Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

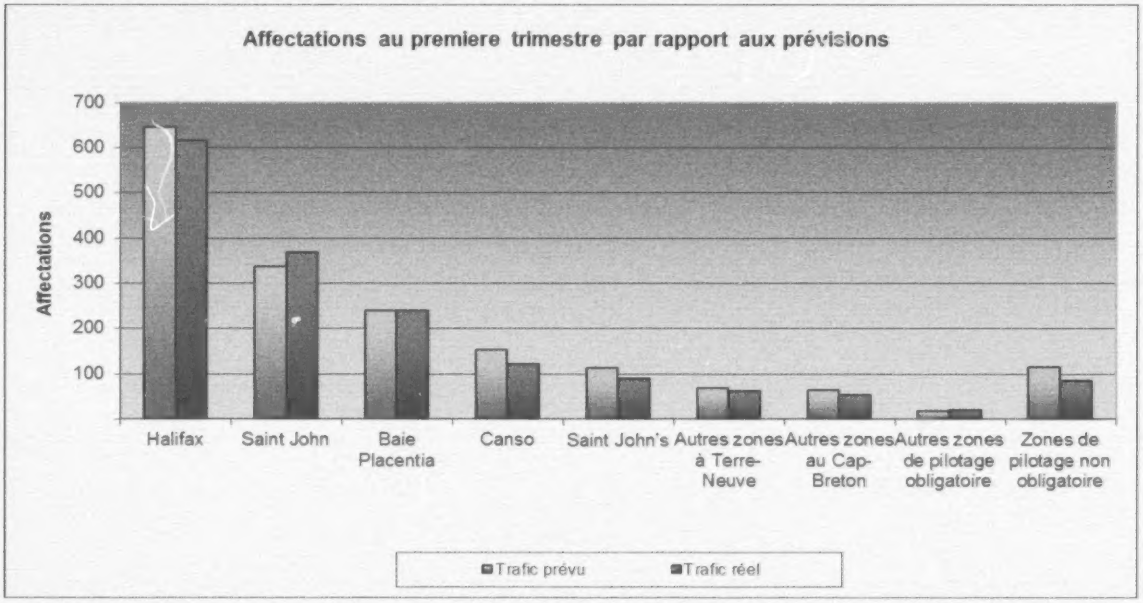
Premier trimestre 2013

Rapport de gestion

30 mai 2013

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T1 2011	Trafic prévu au T1 2012	Trafic réel au T1 2012	Écart par rapport à 2011	Pourcentage d'écart par rapport à 2011	Écart par aux prévisions pour 2012	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2012
Halifax	625	645	614	-11	-2 %	- 31	-5 %
Saint John	321	337	367	46	14 %	30	9 %
Baie Placentia	274	239	238	-36	-13 %	- 1	0 %
Canso	157	153	121	-36	-23 %	- 32	-21 %
Saint John's	59	112	88	29	49 %	- 24	-21 %
Autres zones à Terre-Neuve	65	67	61	-4	-6 %	- 6	-9 %
Autres zones au Cap-Breton	63	63	52	-11	-17 %	- 11	-17 %
Autres zones de pilotage obligatoire	22	17	18	-4	-18 %	1	6 %
Zones de pilotage non obligatoire	107	115	85	-22	-21 %	- 30	-26 %
Total	1 693	1 748	1 644	-49	-3 %	- 104	-6 %



Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins ne possédant pas de certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les affectations de l'Administration sont inférieures aux prévisions pour le

premier trimestre de 2013. Sur les quatre ports principaux, le détroit de Canso (N.-É.) est celui où le recul est le plus marqué pour la période, les affectations et les recettes ayant été inférieures de 21 % et 29 %, respectivement, par rapport aux prévisions.

Le déclin de Canso s'inscrit dans une tendance qui a débuté par une forte diminution du trafic des pétroliers dans le port. La zone a un terminal de transbordement qui approvisionne les raffineries de la côte est des États-Unis. À l'automne 2011, une raffinerie de la Pennsylvanie a fermé, ce qui a considérablement réduit les expéditions à destination et en provenance de Canso. Les affectations et les recettes des pétroliers pour ce port ont chuté de 70 % par rapport au premier trimestre 2011.

Les affectations dans le port d'Halifax (N.-É.) ont diminué légèrement par rapport à l'an dernier car un certain nombre de navires hauturiers de ravitaillement ayant eu besoin de services de pilotage en 2012 ne sont pas revenus en 2013. Les affectations, qui ont été effectuées sur des navires plus gros que l'an dernier, ont généré chacune des revenus ayant permis de compenser ce recul de leur nombre. Cela tient au fait que les affectations de pétroliers et de porte-conteneurs ont augmenté de 41 % et 12 %, respectivement.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a vu le nombre de ses affectations grimper de 9 % au premier trimestre de 2013 par rapport à la même période en 2012. Les affectations de porte-conteneurs et de pétroliers ont progressé de 53 % et 29 %, respectivement, par rapport au premier trimestre de 2012.

St. John's a eu moins d'affectations que prévu. L'Administration s'attendait à un trafic supérieur en raison de différents projets pétroliers et sismiques hauturiers, mais ces derniers n'ont pas encore démarré. Les affectations dans la zone ont diminué dernièrement car les capitaines de navires de ravitaillement ont obtenu leur brevet de pilotage et peuvent donc piloter leurs propres navires.

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES		
Pour le trimestre se terminant le 31 mars 201		
	2013	**2012**
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	4 479 $	4 464 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	3 005	2 917
Bateaux-pilotes	1 276	1 252
Autres	550	549
Total des charges d'exploitation	4 831	4 718
Gain net (perte)	(352) $	(254) $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	1 644	1 693
Incidents de pilotage	1	0
Pourcentage d'affectations sans incident	99,94%	100,00%
Plaintes de clients enregistrées	17	8
Pourcentage d'affectations sans plaintes	98,97%	99,53%

Les recettes de l'Administration au premier trimestre ont été très similaires à celles de 2012. Après les piètres résultats de 2012, on s'attend à une reprise en 2013, quoique pas aussi forte que prévu étant donné que de nouveaux projets annoncés dans plusieurs ports ont été retardés.

Au premier trimestre de 2013, les salaires, honoraires et avantages sociaux ont progressé par rapport à la même période en 2012. Cela tient au fait qu'un équipage a été ajouté au troisième trimestre de 2012 pour des raisons de sécurité et que les salaires ont été majorés en raison de l'inflation. Les coûts des bateaux-pilotes ont aussi augmenté en raison du lancement, au début du troisième trimestre de 2012, du tout nouveau Chebucto Pilot. Le premier trimestre de 2013 inclut les coûts d'amortissement et de portage de ce nouveau navire.

La perte de trafic enregistrée avec les pétroliers à Canso ne devrait pas s'inverser à court ou à

moyen terme. L'Administration s'attend à ce que l'activité à St. John's reprenne plus tard cette année grâce à des activités supplémentaires et à ce qu'elle demeure forte à Saint John. Le trafic dans la baie Placentia devrait s'infléchir légèrement par rapport aux prévisions au cours des deuxième et troisième trimestres mais être robuste d'ici à la fin de 2013. L'année est encore jeune, mais l'Administration s'attend d'ores et déjà à dégager un bénéfice en dépit d'une lourde perte au premier trimestre.

L'Administration a adopté il y a quelques années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant était l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Au cours du premier trimestre de 2013, l'Administration a reçu 17 plaintes sur un total de 1 644 affectations. Les 98,97 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2012, il y a eu huit plaintes sur un total de 1 685 affectations, soit 99,53 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui ne sont pas imputables à l'Administration.

Au premier trimestre de 2013, l'Administration a enregistré un incident mineur avec des navires. Il n'y en avait eu aucun pour la même période en 2012.

ANALYSE DES RISQUES

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. Elle doit composer actuellement avec le recul marqué que connaît le détroit de Canso et s'attend à ce qu'une décision soit prise d'ici la fin de l'année en ce qui concerne la vente de la raffinerie de pétrole à Dartmouth, ce qui pourrait grandement changer le trafic d'Halifax. Les structures de coûts dans ces ports ne sont pas faciles à ajuster. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, la décision de réduire les effectifs d'un port ne vise pas à compenser des ralentissements à court terme. Une réduction du nombre de pilotes peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie, qui risquent d'entraîner des retards en période de pointe ou si un port connaît un regain d'activité imprévu. L'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs perçus dans la baie Placentia, à Halifax et à Saint John.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier. La hausse du prix du carburant, qui a eu de sérieuses répercussions négatives sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensée par l'augmentation des frais de carburant appliqués aux affectations à Halifax, à Saint John, dans la baie Placentia et à Canso.

De 2009 à 2011, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a affiché d'excellents résultats qui compensent les pertes antérieures et lui assurent une bonne santé financière. L'Administration a déclaré une légère perte comptable pour 2012, mais elle a réussi à maintenir de solides flux de trésorerie tout en construisant deux nouveaux bateaux-pilotes. Sa bonne santé financière va lui permettre d'absorber l'exercice 2013 plus faible que prévu, mais il sera nécessaire de prendre des mesures pour la renforcer.

Premier trimestre 2013

États financiers condensés non vérifiés provisoires et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.

R.A. McGuinness
Chef de la direction

P. MacArthur, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 mai 2013

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Actif		
Courant		
Trésorerie	566 $	466 $
Clients	2 574	3 002
Charges payées d'avance	91	69
	3 231	3 537
Non courant		
Immobilisations incorporelles	244	235
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes	11 120	11 137
	11 364	11 372
	14 595 $	14 909 $
Passif		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	1 579 $	2 475 $
Emprunts bancaires	343	1 330
Indemnités de cessation d'emploi	75	62
	1 997	3 867
À long terme		
Emprunts bancaires	3 912	2 003
Indemnités de cessation d'emploi	1 382	1 383
	5 294	3 386
	7 291	7 253
Capitaux propres		
Résultats non distribués	7 304	7 656
	7 304	7 656
	14 595 $	14 909 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 31 mars 2013	2012
Produits		
Droits de pilotage	**4 458** $	4 451 $
Autres produits	**21**	13
	4 479	4 464
Charges		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**2 254**	2 225
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**1 022**	1 047
Salaires et avantages du personnel	**376**	349
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	**375**	343
Amortissement	**254**	195
Transport et déplacements	**145**	142
Services professionnels et spéciaux	**177**	165
Services publics, fournitures et approvisionnements	**94**	71
Locations	**67**	75
Coûts financiers	**35**	45
Communications	**27**	30
Formation	**5**	31
	4 831	4 718
Perte pour la période	**(352)**	(254)
Autres pertes globales		
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-
Perte globale	**(352)** $	(254) $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trimestre terminé le 31 mars	
(en milliers de dollars canadiens)	**2013**	2012
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	**7 656** $	7 861 $
Perte pour la période	(352)	(254)
Autres éléments de la perte globale	-	-
Perte globale totale	(352)	(254)
Résultats non distribués à la clôture de la période	**7 304** $	7 607 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

	Trimestre terminé le 31 mars	
	2013	2012
(en milliers de dollars canadiens)		
Activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie - clients	**4 886 $**	5 188 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	**(3 167)**	(3 303)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	**(1 544)**	(1 508)
Autres produits reçus	**21**	13
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	**196**	390
Activités d'investissement		
Achats d'immobilisations incorporelles	**(23)**	(1)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	**(995)**	(503)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	**(1 018)**	(504)
Activités de financement		
Produits des emprunts bancaires	**1 000**	-
Remboursement d'emprunts bancaires	**(78)**	(62)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	**922**	(62)
Augmentation (diminution)de la trésorerie	**100**	(176)
Trésorerie à l'ouverture de la période	**466**	3 356
Trésorerie à la clôture de la période	**566 $**	3 180 $
Informations supplémentaires		
Coûts financiers payés	**35 $**	45 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

31 mars 2013

(en milliers de dollars canadiens)

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

a) Instruments financiers

Les clients, classés comme prêts et créances, et les fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût après amortissement. En raison de leur nature à court terme, le coût après amortissement de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et générés en interne varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

c) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes sont comptabilisés au

coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe, ainsi que les intérêts sur les prêts attribuables à la construction. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée dans le résultat global.

d) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et est comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

e) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en

vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

f) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

g) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

La norme comptable suivante qui a été publiée mais qui n'est pas encore entrée en vigueur est jugée pertinente pour l'Administration :

IAS 19, « Avantages du personnel » (modifiée)

L'International Accounting Standards Board a révisé la norme portant sur les avantages du personnel. Les gains et les pertes actuariels seront comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global et ne seront plus reportés et amortis. La nouvelle norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013. L'Administration comptabilise les gains et les pertes actuariels immédiatement dans les autres éléments du résultat global depuis qu'elle a adopté les IFRS. Cette norme modifiée n'aura donc pas d'incidence sur les états financiers.

3. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à former des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui ne sont pas faciles à obtenir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période en cours et les périodes futures.

Les jugements formés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui posent un risque important d'ajustements significatifs au cours de l'exercice et de l'exercice suivant sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou estimations suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un tiers actuaire pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue chaque année son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des immobilisations corporelles, des bateaux-pilotes et des actifs incorporels sont présentées dans les notes 2b) et 2c).